

перспективы развития городского строительства и хозяйства: сб. науч. тр. фак. Городского стр-ва и хоз-ва МГСУ / Московский государственный строительный университет, Ин-т стр-ва и инженерной инфраструктуры. – Москва: Прима-пресс Экспо. – 2009. – Вып. 2. – С. 6-12. – Режим доступа: <http://lerschtul.ru/urbanist/o-podgotovke-inzhenerov-pogorodskomu-stroitelstvu-i-gorodskomu-hozyajstvu.html>.

3. Ващинська О. А. Якісна підготовка фахівців з спеціальності «Міське будівництво та господарство» [Електронний ресурс] / О. А. Ващинська // [Містобудування та територіальне планування](http://nbuv.gov.ua/UJRN/MTP_2016_60_6). – 2016. – Вип. 60. – С. 23-26. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/MTP_2016_60_6.

ОСОБЛИВОСТІ ФУНКЦІОНУВАННЯ ВУЛИЧНО-ДОРОЖНЬОЇ МЕРЕЖІ В УМОВАХ ВИСОКОГО РІВНЯ АВТОМОБІЛІЗАЦІЇ

В. В. ІВАСЕНКО,

*Харківський національний університет міського господарства
імені О. М. Бекетова (м. Харків, Україна)*

E-mail: ivasenko.viktoria@gmail.com

З розвитком міського руху особливо гостро повстає завдання охорони навколишнього середовища. Захист від шуму, вібрації, забруднення повітряного басейну міста шкідливими домішками, що містяться у відпрацьованих газах автомобіля, – найгостріша проблема сучасних міст.

Високий ріст автомобілізації міст, збільшення обсягів руху на вулицях, створення мережі швидкісних доріг і магістралей безупинного руху, раціональна організація і керування рухом зі створенням найкращих умов його безпеки – це ті проблеми транспорту в сучасному місті, без вирішення яких неможливе нормальне функціонування життєдіяльності міста. Зростання рівня автомобілізації в нашій країні створює принципово нову ситуацію в містобудівному проектуванні. Хоча маршрутний пасажирський транспорт зберігає провідні позиції у забезпеченні пасажирських перевезень, частка легкових автомобілів в складі транспортних потоків досягає 70-90%, тому прогнозування інтенсивності руху легкового автомобільного транспорту стає найважливішою складовою розрахунків перспективних навантажень на вулично-шляхову мережу міст.

За останні роки погляди на проектування і реконструкцію вулично-дорожньої мережі зазнали революційних змін. Головними проблемами визнані надмірна залежність населення від індивідуального автомобіля, перевантаженість міст і особливо їх центрів автомобільним транспортом. Термін «залежність населення від індивідуального автомобіля» (Automobile Dependency) отримав наступне визначення: залежність від автомобіля – сумарний ефект ряду факторів, що призводить до високого рівня використання автомобіля і обмежує можливості ви-

користання альтернативних видів транспорту. Є і інше визначення: транспортна система і організація території, орієнтовані на використання автомобіля (automobile oriented transportation and land use patterns).

У сучасному місті інтенсивність господарських зв'язків і потреба в транспортних пересуваннях населення такі великі, що їх потенційна реалізація можлива тільки при комплексному, взаємопов'язаному розвитку різних видів транспорту і транспортних комунікацій. Світовий досвід свідчить, що навіть вклавши величезні кошти в розвиток вулично-дорожньої мережі, розв'язання проблем всього комплексу з обслуговування автомобільного транспорту, неможливо вирішити проблему транспортних пересувань в найбільших містах тільки за допомогою забезпечення комфортного руху легкових автомобілів. Не випадково найкращі з точки зору транспорту міста у світі (Копенгаген, Берлін та інші) використовують так звану піраміду пріоритетності (рис. 1), яку радять застосовувати при прийнятті рішень щодо проектування і реконструкції вулиць.



Рисунок 1 – Транспортна піраміда міста

Враховуючи масовість пішохідного руху (майже кожен мешканець міста з тою чи іншою частотою використовує для пересування пішу ходу) та його безпечність для довкілля, на найвищу сходинку цієї піраміди ставлять пішоходів. Багаторічний світовий досвід доводить, що місто не може бути зручним і привабливим, якщо воно не є зручним для руху пішоходів, найвразливішими з яких є маломобільні верстви населення.

Для досягнення цих цілей необхідно вносити зміни у поперечні профілі вулиць населених пунктів (змінювати розподіл ширини вулиці, проектні ухили, типи покриття), враховувати пріоритетність при проє-

ктуванні перехрещень шляхів сполучення, передбачати заходи з покращення екологічної ситуації у міському середовищі. Грамотна реалізація цих дій потребує чіткого орієнтування у багатоманітні елементи організації простору, в першу чергу безбар'єрного простору для маломобільних груп населення.

ЩОДО ПИТАННЯ ПРО ВИКОНАННЯ ОСНОВНИХ ФУНКЦІЙ ГЕНЕРАЛЬНИХ ПЛАНІВ МІСТ УКРАЇНИ

Т. М. АПАТЕНКО,

*Харківський національний університет міського господарства
імені О. М. Бекетова (м. Харків, Україна)
E-mail: kafedrambg@i.ua*

Генеральний план міста – це найважливіший документ у сфері містобудування, який затверджується органами місцевого самоврядування та визначає розвиток міста на найближчі 15-20 років. Нормативне визначення генерального плану й окремих процедурних питань, пов'язаних із розробкою, обговоренням, прийняттям і виконанням документа, закріплене в Законі України «Про регулювання містобудівної діяльності».

Функціонування міста відбувається завдяки злагодженій роботі трьох структур – планувальної, функціональної та соціально-планувальної.

Все більше і більше людей погоджуються, що зростаючий міський хаос в Україні є катастрофою. Здається, що немає респектабельних правил, які б замовляли просторовий порядок. Громади не піклуються про упорядковане, однорідне міське планування та охорону природи.

Що стосується міського планування, то деякі місцеві органи влади дуже вразливі до тиску з боку різних груп інтересів. Перша група – мешканці-власники земель сільськогосподарського призначення, розташовані навколо міст. У своїх планах вони не хочуть бути фермерами. Продаж земель для розвитку дає більше прибутку, ніж земля. Існує величезний тиск з метою перетворення земельних ділянок у будівництво. Друга група – розробники. Часто самі радники закликають мера дати дозвіл на окуповування цілини для будівництва або для будівництва об'єкту, який не підходить для навколишнього середовища. Громада за таких інвестицій може заробити, оскільки частина податку надходить до місцевого самоврядування. Що стосується просторового порядку, то немає швидкої фінансової вигоди.

Генеральний план не виконує свою захисну функцію, або виконує